Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

29 984 Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 612

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 27 augustus 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de brief van 25 juni 2015 inzake het Onderzoeksrapport naar de aanbesteding van spooronderhoudscontracten bij ProRail (Kamerstuk 29 984, nr. 607).

De Staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 26 augustus 2015. Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De griffier van de commissie,
Sneep

kst-29984-612
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2015

Inleiding

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de vragen die uw Kamer heeft gesteld naar aanleiding van het onderzoeksrapport naar de aanbesteding van spooronderhoud bij ProRail.

Om te beginnen wil ik u meedelen dat ProRail inmiddels het gesprek is aangegaan met de vier in Nederland toegelaten spooronderhoudsaannemers over de looptijd van de *pilot*contracten. Deze zijn bereid gevonden om mee te werken aan het ontbinden van de *pilot*contracten zodat deze openbaar kunnen worden aanbesteed. ProRail heeft mij gemeld dat alle vier aannemers hebben uitgesproken contracten te willen die voldoen aan de aanbestedingsregels.

In 2007 is het Prestatiegericht Onderhoud (PGO) van start gegaan. PGO is een manier van contracteren waarbij aannemers meer worden aangestuurd op prestaties bij kleinschalig onderhoud. Dat onderhoud wordt in Nederland verdeeld over 20 onderhoudsgebieden die elk een eigen contract kennen. Negen gebieden zijn door middel van Output Proces Contracten (OPC) gecontracteerd en zeven gebieden door middel van *PGO 2.0* contracten. De overige vier gebieden zijn aangemerkt als pilotgebied voor *PGO 3.0*. Op dit moment loopt de transitie van alle contracten naar *PGO 3.0*. Deze transitie naar openbare aanbesteding en compliance van alle onderhoudscontracten is ingezet met het *PGO 3.0* convenant dat ik op 6 september 2013 aan uw Kamer stuurde (Kamerstuk 29 984, nr. 425). In dit convenant hebben ProRail en aannemers vastgelegd dat de transitiefase naar *PGO 3.0* tot eind 2017 zou duren en dat op dat moment alle onderhoudsgebieden openbaar en in concurrentie zouden zijn aanbesteed.

Op 25 juni jl. heb ik uw Kamer geïnformeerd over het onderzoeksrapport van PwC naar de totstandkoming van de vier *pilot*contracten inzake spooronderhoud bij ProRail (Kamerstuk 29 984, nr. 607). Dat onderzoek is in opdracht van de Raad van Commissarissen van ProRail gestart, naar aanleiding van een intern signaal van de compliance officer van ProRail. PwC concludeert dat ProRail vier *PGO 3.0 pilot*contracten onderhands gegund heeft voor een looptijd van tien jaar, waardoor deze aanzienlijk langer lopen dan bij de start van het *PGO 3.0* convenant was beoogd en dus langer niet in overeenstemming met het aanbestedingsrecht zijn. De Raad van Commissarissen en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu zijn hier niet expliciet van op de hoogte gesteld. Dat kan niet door de beugel.

ProRail heeft na besluitvorming over de verlenging enkele malen in (bijlagen van) documenten die met het ministerie werden gedeeld de langere looptijd van de *pilot*contracten vermeld. ProRail heeft echter geen melding gemaakt van het feit dat dit een nieuw besluit was en dat daarmee werd afgeweken van bestaande afspraken. Ook de interne discussie over de wenselijkheid en juridische houdbaarheid van dit besluit is niet met het ministerie besproken. Achteraf gezien was het wenselijk geweest als het ministerie de langere looptijd uit de documenten van ProRail had afgeleid. Dit ontslaat ProRail echter niet van de plicht om mijn ministerie te betrekken bij dergelijke belangrijke wijzigingen in eerder gemaakte afspraken, zeker als daarbij een langere «non-compliance» aan de orde is.

Met de Lange Termijn Spooragenda is de keuze gemaakt voor een intensievere sturing op, en samenwerking tussen ProRail en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu. Daarbij heb ik het volgende aangegeven: «De focus van de spoorbedrijven moet zich verleggen naar publieke dienstver-

lening. ProRail is de publieke uitvoeringsorganisatie voor de infrastructuur, verkeersleiding en capaciteitsverdeling (...). ProRail en NS dienen ook het gedrag te vertonen dat past bij hun grote maatschappelijke verantwoordelijkheid. (...) IenM stuurt als concessieverlener scherper op voortdurende verbetering, zonder zelf het stuur over te nemen. Ze rekent streng af op een heldere set prestaties die periodiek worden herzien.» (Kamerstuk 29 984, nr. 474).

Dit vergt voor zowel ProRail als het ministerie een omslag in werkwijze, waar we op dit moment beiden hard aan werken. Uit de gang van zaken bij de verlenging van de looptijd van de *pilot*contracten blijkt dat dit onverminderd urgent is.

Via de nieuwe beheerconcessie stuurt het Ministerie van Infrastructuur en Milieu intensiever op ProRail, zowel op prestaties als op belangrijke verbetertrajecten door middel van programmasturing. Ook verbetert de concessie de informatievoorziening van ProRail aan het ministerie, door middel van een informatieplicht voor ProRail bij wijzigingen van beleid en bij andere belangrijke ontwikkelingen. Ook is de sturing van het ministerie via het aandeelhouderschap uitgebreid. De aandeelhouder spreekt ProRail aan op haar rol als publieke uitvoeringsorganisatie.

In de werkwijze die is ingezet met de LTSA wordt vanaf nu absolute prioriteit gegeven aan de onderlinge communicatie in de sturingsrelatie: transparant, tijdig en met vertrouwen (zie ook het plan van aanpak van ProRail). Dit geldt bij uitstek voor ontwikkelingen en besluiten die bestuurlijke en politieke consequenties kunnen hebben.

Ten aanzien van de verlenging van de *PGO 3.0 pilot*contracten heb ik geëist dat ProRail er alles aan doet om te zorgen dat deze zo snel als mogelijk in overeenstemming met het aanbestedingsrecht openbaar zullen worden aanbesteed.

Samen met het plan van aanpak van ProRail dat ik u bij dezen toestuur[1] is hiermee de basis gelegd voor de verdere professionalisering van het spooronderhoud, waardoor dat zo efficiënt mogelijk wordt uitgevoerd en waarbij ProRail volledig voldoet aan het aanbestedingsrecht. Daarbij houdt ProRail het ministerie goed op de hoogte van de voortgang.

Vragen en antwoorden

Vraag 1

Zijn er in de zittende directie van ProRail leden die in 2014 verantwoordelijkheid droegen voor het besluit om contracten tot tien jaar te verlengen? Zo ja, welke gevolgen heeft dit?

Antwoord

Ja, enkele leden van de directie van ProRail waren hierbij vanaf 2013 betrokken. Twee leden van de Raad van Commissarissen hebben indringende gesprekken gevoerd met de betrokken directieleden over de ernst van de situatie. Hen is de verantwoordelijkheid voor het PGO dossier ontnomen. De Raad van Commissarissen heeft besloten om het PGO dossier in handen te leggen van de president-directeur. Daarnaast heb ik met de Raad van Commissarissen en de president-directeur afgesproken dat zij moeten komen met een opzet voor een nieuwe topstructuur. In het bijgevoegde plan van aanpak wordt kort ingegaan op de aanpak om te komen tot de topstructuur.

---

[1] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

Vraag 2
Waren de contracten met een looptijd van drie-en-een-half jaar wel compliant?

Antwoord
Nee, volgens geldende regelgeving hadden deze ook openbaar aanbesteed moeten worden. In de transitie naar *PGO 3.0* contracten, zoals vastgelegd in het *PGO 3.0* convenant, was het streven de periode waarin niet overeenkomstig de aanbestedingsregels werd gehandeld, zo kort mogelijk te houden. Dit convenant en de startnotitie heeft u op 6 september 2013 (Kamerstuk 29 984, nr. 425) ontvangen.

In de transitie naar *PGO 3.0* is de balans gezocht tussen het zo snel mogelijk in overeenstemming met het aanbestedingsrecht en de continuïteit en kwaliteit van het spooronderhoud. Een te snelle overgang naar openbaar aanbesteden zou risico's met zich mee brengen voor de betrouwbaarheid en veiligheid van het spoor. Daarom moet *PGO 3.0* op een zorgvuldige manier worden ingevoerd, wat tijd kost. Dit is met uw Kamer besproken tijdens het AO spoor van 22 april 2014 (Kamerstuk 29 893, nr. 169).

Vraag 3
Wie heeft precies besloten tot een gunning van tien in plaats van drieënhalf jaar?

Antwoord
De toenmalige directie van ProRail heeft daartoe besloten.

Vraag 4
Waarom is er gekozen voor een één-op-één-aanbesteding, en wanneer was het of is het de bedoeling om openbaar aan te besteden?

Antwoord
Omdat Prestatiegericht Onderhoud voor alle vier in Nederland toegelaten spooronderhoudaannemers een nieuwe manier van werken betekent, is aan iedere aannemer één pilotgebied onderhands gegund. Daarmee kan geoefend worden in het werken volgens het *PGO 3.0* principe. De onderhandse gunning van de *pilot*contracten was een tussenstap, die voorzien was voor een periode van drieënhalf jaar. Deze onderhoudsgebieden worden na afloop van de pilotperiode openbaar aanbesteed.

Vraag 5
Wat is de aanbestedingsstrategie van ProRail als het gaat om onderhoud? Is deze strategie vastgesteld op directieniveau dan wel met u besproken? Zo ja, wanneer?

Antwoord
Bij de beantwoording van deze vraag ga ik er van uit dat u doelt op de aanbestedingsstrategie voor kleinschalig onderhoud, waar de PGO contracten op zien. Deze strategie is er op gericht om aannemers zoveel mogelijk op prestaties te sturen. Dat betekent dat zij onderhoud plegen om storingen te voorkomen en gestimuleerd worden om te innoveren. De strategie is door de directie van ProRail en de spooraannemers vastgelegd in het *PGO 3.0* convenant en op 6 september 2013 (Kamerstuk 29 984, nr. 425) gedeeld met uw Kamer. Voorafgaand aan de vaststelling van het convenant is dit met het ministerie besproken.

Vraag 6
Wie was er binnen ProRail verder op de hoogte van het besluit om te gunnen voor tien jaar en hoe heeft dit kunnen gebeuren?

Antwoord
Uit de samenvatting van het PwC rapport blijkt dat de directie, de stuurgroep (met daarin ProRail en aannemers; het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is hierin niet vertegenwoordigd), de programmaraad en de betrokken medewerkers van ProRail op de hoogte waren. Dit is een besluit geweest van de directie van ProRail op basis van operationele overwegingen. Het vertrouwelijke rapport van PwC biedt hier meer informatie over.

Vraag 7
Waarom heeft ProRail naar eigen zeggen verzuimd u hierover volledig en transparant te informeren en waar blijkt dit uit?

Antwoord
In de brief van de president-commissaris van 25 juni 2015 (die u heeft ontvangen als bijlage bij de brief van 25 juni 2015, Kamerstuk 29 984, nr. 607) aan mijn ministerie staat dat er geen sprake is geweest van een expliciete melding over de aangepaste looptijd en de consequenties daarvan. Over de redenen daarvoor doet de brief geen uitspraken, maar dat doet niets af aan de onwenselijkheid van deze handelwijze.

Vraag 8
Wanneer heeft ProRail u voor het eerst over deze kwestie geïnformeerd? Kunt u een overzicht geven van de wijze waarop ProRail u over deze kwestie heeft geïnformeerd?

Antwoord
Tussen ProRail en mijn ministerie is in reguliere overleggen gesproken over PGO. Daarbij lag de focus vooral op veiligheid, naar aanleiding van rapporten hierover van de ILT. De langere looptijd van de PGO *pilot*contracten, en dus het langer niet compliant zijn dan werd beoogd in het convenant, is daarbij niet expliciet door ProRail bij mijn ministerie onder de aandacht gebracht.

ProRail heeft nadat het besluit genomen was, wel indirect informatie gedeeld waarin staat dat de looptijd van de *pilot*contracten tien jaar is, echter zonder juiste context. In een tussenrapportage van de PGO stuurgroep van 27 maart 2014 is deze termijn vermeld. Deze rapportage heeft mijn ministerie begin mei 2014 per mail ontvangen. Deze email had betrekking op de wijze waarop aan de rapportage van het PGO-verbeterprogramma qua layout vorm zou kunnen worden gegeven. De tussenrapportage diende als voorbeeld daarvoor. In deze voorbeeldrapportage werd de termijn van tien jaar voor de *pilot*contracten vermeld. In hetzelfde document werd dit niet gekoppeld aan onderhands aanbesteden en werd aangegeven dat de looptijd voldoet aan het aanbestedingsrecht.

ProRail heeft de langere looptijd van de *pilot*contracten in officiële communicatie voor het eerst genoemd in een bijlage bij de eerste kwartaalrapportage van het PGO-verbeterprogramma van juli 2014 en in (de bijlage bij) de brief van 13 november 2014. De *pilot*contracten waren toen al afgesloten.

De president-commissaris heeft mijn ministerie in november 2014 telefonisch op de hoogte gebracht van het feit dat er een onderzoek zou worden gestart naar onderhoudscontracten. Daarbij werd geen nadere duiding gegeven. In een e-mail van de president-commissaris van 3 maart 2015 aan mijn ministerie is dit onderzoek, dat toen al liep, nog een keer genoemd en werd meegedeeld dat het om de *pilot*contracten ging, dat de looptijd daarvan was verlengd en dat vrijwaringen zijn gevraagd. Op dat

moment was de problematiek nog niet helder, daarvoor was voltooiing van het rapport noodzakelijk. Op 12 juni 2015 ontving ik de samenvatting van het PwC rapport en een brief van de Raad van Commissarissen waarmee de consequenties van een langere looptijd van de *pilot*contracten helder werden vermeld. Op 14 juni 2015 ontving mijn ministerie het gehele (vertrouwelijke) rapport

Vraag 9
Heeft deze overtreding van de aanbestedingsregels personele consequenties?

Antwoord
Zie het antwoord op vraag 1.

Vraag 10
Hoe moet de zin «ProRail heeft hier geen volledige en transparante informatie over verstrekt aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu» worden gelezen? Welke informatie is wel gedeeld?

Antwoord
Daarmee wordt gedoeld op de manier waarop de verlenging van de looptijd van de *pilot*contracten aan het ministerie is gecommuniceerd. ProRail heeft weliswaar informatie verstrekt aan het ministerie waaruit dit kon worden afgeleid, maar heeft hier niet actief en expliciet over gecommuniceerd. Ik verwacht dat ProRail mij expliciet op de hoogte stelt en in overleg treedt als er een beslissing wordt genomen waarbij ProRail afwijkt van eerder gemaakte afspraken.

Vraag 11
Is het van belang of uw ministerie als de aandeelhouder dan wel in een andere rol geïnformeerd zou worden?

Antwoord
Nee, ik beschouw de afwijking van de overeengekomen aanpak in het *PGO 3.0* convenant als een afwijking waarover ProRail mij had moeten informeren, ongeacht de rol.

Vraag 12
Welke gevolgen heeft het voor ProRail dat PwC concludeert dat de contracten verboden zijn?

Antwoord
PwC concludeert dat de contracten niet in lijn met de aanbestedingsregels zijn aanbesteed. In mijn brief van 25 juni 2015 heb ik aangegeven dat maatregelen noodzakelijk zijn. ProRail heeft een plan van aanpak opgesteld dat moet borgen dat deze (PGO) contracten zo snel mogelijk overeenkomstig de aanbestedingsregels zijn verleend. In dit kader heeft de Raad van Commissarissen de president-directeur gevraagd lessen te trekken en het proces binnen ProRail zodanig in te richten dat herhaling wordt voorkomen en dat verantwoordelijkheden helder worden belegd. Het plan van aanpak is bijgevoegd.

Vraag 13
Welke gevolgen heeft deze situatie voor de reiziger?

Antwoord
Er zijn geen directe gevolgen voor de reiziger. Doel van PGO is om aannemers te sturen op prestaties zodat het onderhoud efficiënter wordt ingericht en de kosten dalen. Daardoor verbetert ook de kwaliteit van het onderhoud, wat leidt tot minder storingen en een verder verhoogde

veiligheid. Doordat de *pilot*contracten opnieuw worden aanbesteed kan het zijn dat de beoogde effecten van PGO later zichtbaar worden.

Vraag 14
Welke gevolgen heeft deze situatie voor de (onder-)aannemers?

Antwoord
ProRail is het gesprek aangegaan met de vier in Nederland toegelaten spooronderhoudsaannemers over de looptijd van de *pilot*contracten. Deze zijn bereid gevonden om mee te werken aan het ontbinden van de *pilot*contracten zodat deze openbaar kunnen worden aanbesteed. ProRail heeft mij gemeld dat alle vier aannemers hebben uitgesproken contracten te willen die voldoen aan de aanbestedingsregels.

Vraag 15
Welke gevolgen heeft deze situatie voor de gebruikers van het spoor?

Antwoord
Zie antwoord op vraag 13. Er zijn geen directe gevolgen. Ook voor de gebruikers van het spoor, dat zijn de vervoerders, geldt dat de positieve effecten van PGO mogelijk later merkbaar kunnen zijn. Zij hebben bijvoorbeeld net als reizigers baat bij een hogere betrouwbaarheid.

Vraag 16
Wat is het resultaat van de gesprekken die de Raad van Commissarissen met betrokken aannemers heeft gevoerd over de ontstane situatie? Worden de contracten ontbonden?

Antwoord
Zie het antwoord op vraag 14.

Vraag 17
Wat betekent de zinsnede «ProRail moet mijn ministerie proactief en transparant voorzien van informatie ten aanzien van cruciale onderwerpen»? Betekent dit dat ProRail in dit geval ook vooraf toestemming had moeten vragen?

Antwoord
Van ProRail verwacht ik dat zij zelf juridisch houdbare besluiten neemt en zij met mijn ministerie in overleg treedt wanneer wordt afgeweken van eerder gemaakte afspraken.

De wijze waarop ProRail in november 2014 mijn ministerie juridisch advies vraagt over hoe om te gaan met onderhands gunnen van de zeven *PGO 2.0* contracten, is een voorbeeld van het actief betrekken van mijn ministerie bij dergelijke beslissingen. Bij de *pilot*contracten is mijn ministerie niet actief betrokken.

Vraag 18
Acht u een onderzoek naar de cultuur en compliance zoals binnen NS plaatsvindt, gezien de gebeurtenissen bij ProRail, ook bij ProRail wenselijk?

Antwoord
Nee, dat acht ik niet nodig. Op basis van signalen van medewerkers is een extern onderzoek ingesteld. De Raad van Commissarissen heeft goed gehandeld. Met de Raad van Commissarissen en de directie zal ik het onderwerp cultuur bespreken, mede naar aanleiding van het plan van aanpak. De Raad van Commissarissen heeft hier blijvend aandacht voor, inclusief de borging van het proces van de bewaking van compliance. De

stappen die ProRail inmiddels heeft genomen en nog zal nemen, waaronder het eerder genoemde plan van aanpak, acht ik afdoende. ProRail zal mij over de voortgang hiervan actief informeren.

Vraag 19
Komt het aangekondigde actieplan dat borgt dat aanbestedingen van ProRail zo snel mogelijk in lijn zijn met vigerende regelgeving naar de Kamer? Zo ja, wanneer?

Antwoord
Het plan van aanpak is bijgevoegd.

Vraag 20
Komt het voorstel waarin de structuur van de top bij ProRail wordt vastgesteld, zodat er continuïteit in de organisatie is en verantwoordelijkheden duidelijk worden belegd, ook naar de Kamer?

Antwoord
In het bijgevoegde plan van aanpak is de opzet om te komen tot een topstructuur opgenomen. De Raad van Commissarissen vergadert hier 25 september 2015 over. Zodra het voorstel aan mij is aangeboden, zal ik uw Kamer informeren.

Vraag 21
Had voor de keuze om de contracten tot tien jaar te verlengen naar uw oordeel vooraf om toestemming moeten worden gevraagd?

Antwoord
Zie het antwoord op vraag 17.

Vraag 22
Ligt uw probleem vooral bij de ongerechtvaardigde verlenging of bij de onduidelijke communicatie hierover?

Antwoord
Op beide aspecten is Prorail tekort geschoten.

Vraag 23
Hoe beoordeelt u de bevinding in het rapport «dat ProRail onvoldoende zicht zou hebben gehad op de onderhoudsstaat van het spoor en daarom noodgedwongen de modus van transitiekamers met pilots heeft bedacht»?

Antwoord
Deze bevinding is niet juist omdat er, zoals ik ook heb aangegeven in mijn brief van 25 juni 2015, twee zaken door elkaar lopen. Ten eerste heeft ProRail de verplichting, op basis van de beheerconcessie, om goed zicht te hebben op de actuele staat van de infrastructuur. Naar aanleiding van het ILT rapport van eind 2013 over PGO heeft ProRail stappen gezet om dit te verbeteren. Hier wordt u in september 2015 nader over geïnformeerd wanneer ik de voortgangsrapportage van de ILT naar de Kamer stuur. Ten tweede hebben ProRail en spooraannemers binnen *PGO 3.0* afgesproken om data te delen, zodat de staat van het spoor voor alle betrokkenen snel en zo compleet mogelijk inzichtelijk is. Ik heb in mijn brief van 25 juni 2015 hier ook een toelichting op gegeven.

Vraag 24
Waar was de verwachting die u in uw brief uitsprak dat de contracten zo snel mogelijk compliant zullen zijn op gebaseerd, terwijl ten tijde van uw

brief de gesprekken met de aannemers en ProRail nog moesten plaatsvinden? Hoe zijn deze gesprekken inmiddels verlopen?

Antwoord
Dit was gebaseerd op de brief van de president-commissaris van 25 juni 2015 waarin hij aangeeft dit geen gewenste situatie te vinden en aankondigt het gesprek met betrokken aannemers aan te gaan. Zie verder het antwoord op vraag 14.

Vraag 25
In hoeverre voelen medewerkers zich nog gesterkt om toekomstige twijfels over bepaalde werkwijzen aan te kaarten?

Antwoord
Ik blijf het gesprek voeren met ProRail over de werkcultuur. Deze moet open zijn, medewerkers moeten de ruimte hebben om twijfels te adresseren en alert zijn op het informeren van het ministerie waar dat nodig is. Situaties als deze mogen niet meer voorkomen. Aanvullend hierop blijkt uit het plan van aanpak dat er naar aanleiding van dit incident nog nadrukkelijker ruimte zal zijn voor het kunnen uiten van zorgen over integriteit en tegenspraak.

Vraag 26
Bij wie kunnen medewerkers met twijfels over bepaalde werkwijzen dit (vertrouwelijk en anoniem) aankaarten?

Antwoord
ProRail heeft een integriteitbeleid en tevens een compliance officer en vertrouwenspersonen. Deze problematiek is aan het licht gekomen door handelen van de compliance officer, gebaseerd op signalen van medewerkers.

Vraag 27
Wat verstaat u onder «cruciale onderwerpen» waarover ProRail u expliciet en transparant van informatie moet voorzien?

Antwoord
Dat zijn onderwerpen die gevolgen kunnen hebben voor de uitvoering van de beheertaak van ProRail of die bestuurlijke gevolgen kunnen hebben. De beheerconcessie bevat verplichtingen hiertoe.

Vraag 28
Vallen het eenzijdig veranderen van de aanbestedingsregels en het afgeven van vrijwaringen onder «cruciale onderwerpen»?

Antwoord
Ja, het verlengen van de periode waarin de PGO *pilot*contracten niet compliant zijn, van drieënhalf naar tien jaar, is een cruciaal onderwerp.

Vraag 29
Met welk doel wilt u het «element van werkcultuur» bespreken? Waar moet dit volgens u toe leiden?

Antwoord
Medewerkers moeten de ruimte hebben om intern twijfels aan te kaarten. Ook het proactief informeren van mijn ministerie en het denken in het belang van de reiziger moeten onderdeel uitmaken van de werkcultuur van ProRail. Ik laat mij hierover verder informeren door de Raad van Commissarissen en blijf met ProRail het gesprek hierover voeren.

Vraag 30
Heeft ProRail nu wel of niet goed zicht op de actuele staat van de infrastructuur, gelet op de verplichting van ProRail om op basis van de concessie goed zicht te hebben op de actuele staat van de infrastructuur? Waar blijkt dit wel of niet uit, en wanneer heeft ProRail dit op orde?

Antwoord
De ILT heeft eind 2013 het rapport «Prestatiegericht Onderhoud van de Nederlandse Spoorweginfrastructuur» uitgebracht (Kamerstuk 29 984, nr. 466). Hierin staan aanbevelingen aan ProRail om verbeteringen door te voeren in het onderhoudsproces. Dit betreft ondermeer de aanbeveling om de actualiteit, de betrouwbaarheid, eenduidigheid en de onderlinge toegankelijkheid van de gegevens van de (staat van) de spoorweginfrastructuur te verbeteren. ProRail heeft een verbeterprogramma opgesteld (dat door de ILT is getoetst) en de uitvoering er van ter hand genomen. Een belangrijke actie hierin is om met de spooraannemers een gezamenlijke database met gegevens over de actuele staat van de infrastructuur in te richten.
De ILT ziet toe op de voortgang van de uitvoering van het verbeterprogramma. Uw Kamer wordt, zoals toegezegd in het AO van 17 juni 2015, in september van dit jaar over de voortgang geïnformeerd (Kamerstuk 33 652/29 893, nr. 35).

Vraag 31
Heeft dit consequenties voor het al dan niet voldoen aan een of meerdere prestatie-indicatoren door ProRail? Zo ja, om welke prestatie-indicator(en) gaat het en in welke mate? Waar bestaat de sanctie uit als ProRail hierdoor deze prestatie-indicator(en) niet haalt?

Antwoord
Bij de beantwoording van deze vraag ga ik ervan uit dat deze vraag betrekking heeft op de staat van de infrastructuur. Er zijn geen directe consequenties voor het al dan niet voldoen aan prestatie-indicatoren aangezien hierover geen specifieke prestatie-indicatoren zijn opgenomen in de concessie.

Via de concessie wordt ProRail echter niet alleen op prestatie-indicatoren gestuurd maar ook op maatregelen en verbeterprogramma's. Er zijn verschillende verplichtingen die zien op de staat van de infrastructuur zoals artikel 21 lid 2, dat ProRail verplicht om de concessieverlener elke drie jaar te informeren over de staat van de infrastructuur en artikel 36 dat ProRail verplicht om goed zicht te hebben op de actuele staat van de infrastructuur. Daarnaast heeft de staat van de infrastructuur indirect gevolgen voor de prestatie-indicatoren die zien op punctualiteit en de uitval van treinen.

Vraag 32
Welke actie heeft ProRail ondernomen om kennelijk wel voldoende zicht te hebben op de actuele staat van de infrastructuur?

Antwoord
Zie het antwoord op vraag 30.

Vraag 33
Is de infrastructuur al getoetst aan de ontwikkelde systematiek van eenduidige onderhoudsnormen? Zo ja, in hoeverre is hier al aan getoetst?

Antwoord
U doelt hier waarschijnlijk op het normenkader dat ProRail op dit moment ontwikkelt als uitwerking van het advies van de ILT om te komen tot hanteerbaarder afkeurnormen. Zie ook het antwoord op vraag 30.

Vraag 34
Is de infrastructuur al getoetst aan de ontwikkelde systematiek van eenduidige afkeurnormen? Zo ja, in hoeverre is hier al aan getoetst?

Antwoord
Zie het antwoord op vraag 30.

Vraag 35
Zijn de data over de staat van het spoor door de aannemers gedeeld met ProRail, en is dit in voldoende mate gebeurd, zodat er aanbesteed kan worden en er een gelijk speelveld bestaat tussen de aannemers aangaande de informatievoorziening met betrekking tot het onderhoud van het spoor?

Antwoord
Data zijn voldoende gedeeld en beschikbaar zodat een gelijk speelveld bestaat en aanbesteed kan worden. In het convenant *PGO 3.0* (Kamerstuk 29 984, nr. 425, d.d. 6 september 2013) is afgesproken om een gezamenlijke database in te richten waarin deze informatie gedeeld wordt. Deze actie loopt. Met de voortgangsrapportage van de ILT die u, zoals toegezegd, in september 2015 ontvangt, zal ik u over de stand van zaken informeren.

Vraag 36
Indien de data over de staat van het spoor onvoldoende zijn gedeeld, wanneer gebeurt dit wel en is hier een connectie met het verlengen van de looptijd van de pilots van drie-en-een-half naar tien jaar?

Antwoord
De data zijn voldoende gedeeld om marktconforme aanbiedingen te doen. Zie ook het antwoord op vraag 35.

Vraag 37
Werd op 30 juli 2014 vermeld dat sprake was van een verlenging of verandering van de termijn ten opzichte van eerdere communicatie?

Antwoord
In de kwartaalrapportage zelf is geen melding gedaan van een verandering van de looptijden, maar in het als bijlage toegevoegde document van de stuurgroep «historie van het programma *PGO 3.0*» is de looptijd van tien jaar voor de vier *pilot*contracten vermeld onder de samenvattende conclusies.

Er is in de kwartaalrapportage geen verband gelegd met de langere periode van het niet compliant zijn van de *pilot*contracten. Ik verwacht van ProRail dat zij juist met mijn ministerie in gesprek gaat wanneer zij wil afwijken van gemaakte afspraken.

Vraag 38
Wat is eind maart 2014 precies aan het Ministerie van Infrastructuur en Milieu of een ambtenaar van dit ministerie medegedeeld door ProRail?

Antwoord
Zie ook het antwoord op vraag 8.

ProRail heeft mij op 7 mei (en niet in maart zoals vermeld in de brief van 25 juni 2015) een e-mail gestuurd betreffende de manier waarop ProRail over de voortgang van *PGO 3.0* zou gaan rapporteren. Als voorbeeld daarvoor zijn toen enkele stukken als bijlage meegestuurd, waaronder een tussenrapportage van de PGO stuurgroep van 27 maart 2014. In die tussenrapportage is de looptijd van de *pilot*contracten van tien jaar vermeld. In hetzelfde document werd de termijn van tien jaar niet gekoppeld aan onderhands aanbesteden en werd door ProRail aangegeven dat de looptijd zou voldoen aan het aanbestedingsrecht.

Vraag 39
Wat bedoelt u met de zinsnede «dit heeft geen betrekking op de pilotcontracten»? Waar had de juridische toets dan wel betrekking op?

Antwoord
De vraag van ProRail van november 2014, waar deze zinsnede op doelt, betrof de toelaatbaarheid van de door ProRail voorgestelde aanpak bij de omzetting van de zeven reeds gegunde *PGO 2.0* contracten naar *PGO 3.0* contracten.

De directie stelt hierbij voor om de bestaande *PGO 2.0* contracten voor een periode van tien jaren onderhands te gunnen aan de zittende aannemer in plaats van openbaar aan te besteden. Daarop ziet dan ook de juridische toets van mijn ministerie en de second opinion van de Landsadvocaat, dus niet op de *pilot*contracten.

Vraag 40
Om welke voorgestelde aanpak en welk juridisch advies ging het precies toen de Raad van Commissarissen concludeerde dat «de voorgestelde aanpak op gespannen voet staat met het juridisch advies»?

Antwoord
Dit betreft het juridisch advies van een door ProRail ingestelde commissie over het voorstel van de toenmalige directie van ProRail om de *PGO 2.0* contracten onderhands te gunnen. Deze commissie concludeerde dat het onderhands gunnen van deze *PGO 2.0* contracten voor een periode van tien jaar in strijd is met het aanbestedingsrecht.

Vraag 41
Wanneer bent u ervan op de hoogte gesteld dat de voorgestelde aanpak van de directie van ProRail op gespannen voet stond met het juridisch advies?

Antwoord
Ik ga ervan uit dat deze vraag betrekking heeft op de toentertijd voorgenomen onderhandse gunning van *PGO 2.0* contracten waarover de directie van ProRail mij in november 2014 om advies heeft gevraagd. Voorafgaand aan de formele adviesaanvraag is hierover in het najaar contact geweest tussen ProRail en mijn ministerie. Formeel is mijn ministerie hierover met de brief van ProRail van 13 november 2014 geïnformeerd.

Vraag 42
Waarom is naar aanleiding van de mail van eind maart 2014 door u niet zelf de link gelegd tussen de vermelde looptijd van tien jaar voor de pilots en de onderhandse aanbesteding? Was bij het ministerie niet bekend dat de pilots onderhands waren aanbesteed?

Antwoord
Zie antwoord op vraag 8. Deze documenten, het gaat daarbij om ondermeer een tussenrapportage van de PGO stuurgroep van 27 maart 2014, die het ministerie begin mei 2014 ontving, dienden als voorbeeld voor de vorm/layout van de toekomstige rapportages.

Bij het ministerie was vanaf het sluiten van het *PGO 3.0* convenant in 2013 bekend dat de *pilot*contracten onderhands zouden worden aanbesteed. Aan het doen van pilots is immers inherent dat hiervan geleerd dient te worden. Om die reden moest elk van de vier in Nederland toegelaten spooraannemers met één *PGO 3.0* onderhoudscontract kunnen oefenen. Dit is ook met de Tweede Kamer gedeeld op 6 september 2013 (Kamerstuk 29 984 nr. 425).

De langere looptijd van de *pilot*contracten (van de beoogde drieënhalf jaar naar tien jaar) en de consequenties daarvan zijn nooit als nieuw feit expliciet aan het ministerie voorgelegd. ProRail dient mijn ministerie bij dergelijke impactvolle beslissingen nadrukkelijk te informeren, zoals dat wél is gebeurd bij zeven *PGO 2.0* contracten in november 2014.

Vraag 43
Is er gevolg gegeven aan de vraag van de Raad van Commissarissen om de overwegingen van ProRail om van het juridisch advies af te wijken door de landsadvocaat te laten toetsen? Zo ja, waarom gaat u in uw brief niet in op het advies van de landsadvocaat?

Antwoord
De directie van ProRail heeft op 13 november 2014 mijn ministerie gevraagd een juridische toets door de Landsadvocaat te laten doen op het voornemen tot onderhands gunnen van zeven *PGO 2.0* contracten met een looptijd van tien jaar. Deze juridische toets staat los van de *pilot*contracten. Hieraan is gevolg gegeven.

In mijn brief van 25 juni jl. geef ik op pagina 4 in de toelichting aan: «Mijn ministerie heeft dit juridisch laten toetsen, waarbij de conclusie was dat het omzetten en onderhands gunnen van *PGO 2.0* naar *PGO 3.0* contracten met een looptijd van tien jaar buiten twijfel aanbestedingsrechtelijk niet is toegestaan». Deze toets is zowel door juristen van het departement als door de Landsadvocaat gedaan, waarbij de conclusies eensluidend zijn, zoals weergegeven in de brief aan uw Kamer.

Vraag 44
Acht u het terecht dat de Autoriteit Consument en Markt afstand heeft willen houden toen ProRail expliciet vroeg om een reactie op het convenant uit 2013 en de startnotitie? Wordt het ProRail hiermee niet onnodig moeilijk gemaakt om te voldoen aan de vigerende wetgeving?

Antwoord
De ACM is een onafhankelijke autoriteit die onder meer toezicht houdt op de Mededingingswet. Het is voorbehouden aan de ACM om een afweging te maken op welke zaken zij wil adviseren. Ik kan daar geen oordeel over geven.

Vraag 45
Wat is de uitkomst van het overleg dat op 1 juli 2015 heeft plaatsgevonden tussen ProRail en de betrokken ondernemers teneinde hen te bewegen de contractduur vrijwillig te verkorten?

Antwoord
Zie het antwoord op vraag 14.

Vraag 46
Waarom heeft slechts één aannemer besloten tot vrijwillige verkorting van de contractduur en de anderen niet?

Antwoord
Inmiddels hebben alle aannemers aangegeven mee te willen werken aan het ontbinden van de *pilot*contracten zodat deze openbaar kunnen worden aanbesteed. Zie het antwoord op vraag 14.

Vraag 47
Is het juridisch en contractueel mogelijk om de contractduur van de pilots van tien jaar te verkorten en kunt u hierop een toelichting geven?

Antwoord
Ja. ProRail heeft aangegeven dat in de *pilot*contracten de mogelijkheid is ingebouwd om deze te ontbinden. Zie ook het antwoord op vraag 14.

Vraag 48
Wat zal de inzet van ProRail zijn bij de vraag of de contractduur van tien jaar verkort kan worden?

Antwoord
Zie het antwoord op vraag 14.

Vraag 49
Kunnen derden tegen de contractduur van tien jaar bezwaar maken en hoe waarschijnlijk is het dat dit zal gebeuren?

Antwoord
Ja. Derden konden op basis van de Aanbestedingswet uiterlijk binnen zes maanden na gunning van deze contracten verzoeken om vernietiging daarvan. Deze termijn is inmiddels verstreken.
Dit neemt niet weg dat de *pilot*contracten in strijd met de aanbestedingsregels zijn aangegaan voor een periode van tien jaar. Derde partijen die geschaad zijn door deze handelwijze kunnen alsnog bij de rechter een uitspraak vragen over het al dan niet rechtmatig zijn van deze contracten. Er kan geen uitspraak worden gedaan over de waarschijnlijkheid dat derden daadwerkelijk de gang naar de rechter zullen maken.
Derden hebben ook de mogelijkheid een klacht in te dienen bij de Europese Commissie.

Vraag 50
Waarom heeft ProRail – aangezien het besluit tot verlenging in februari 2014 is genomen – in de kwartaalrapportage van juli 2014 niet de koppeling gemaakt tussen de termijn van tien jaar en het onderhands aanbesteden?

Antwoord
Deze informatie was opgenomen in een bijlage. Daarin stond slechts feitelijk vermeld dat de *pilot*contracten voor tien jaar waren gegund. Dat de *pilot*contracten onderhands gegund zouden worden was vanaf de start van *PGO 3.0* reeds bekend. In de rapportage zelf wordt hierover niet gesproken.

Vraag 51
Hoe heeft u de kwartaalrapportage van ProRail van juli 2014 binnen uw ministerie behandeld?

Antwoord
Er is op ambtelijk niveau met ProRail gesproken over de opzet van de rapportage zodat deze zou aansluiten op de verbeteracties uit het rapport van de ILT over PGO. Van de rapportage zelf heeft mijn ministerie kennisgenomen en hierover is verder met ProRail niet gesproken. Hiermee had alerter kunnen worden omgegaan.

Vraag 52
Heeft u nog contact gehad met ProRail over de kwartaalrapportage van ProRail van juli 2014?

Antwoord
Nee, de kwartaalrapportage is niet met ProRail besproken. Mijn ministerie heeft wel regelmatig met ProRail gesproken over de voortgang van het PGO verbeterprogramma. Daarbij is echter voornamelijk aandacht besteed aan de operationele effecten van PGO, zoals de verbetering van veiligheid en betrouwbaarheid op het spoor.

Vraag 53
Hoe heeft ProRail gereageerd op het negatieve advies dat volgde uit de juridische toets van het onderhands aanbesteden voor tien jaar?

Antwoord
De juridische toets betrof de mogelijkheid om zeven *PGO 2.0*contracten voor tien jaar onderhands te gunnen en om te zetten naar *PGO 3.0*. Mijn brief van 10 december 2014 was klip en klaar daarover. Onderhandse gunning van de *PGO 2.0* contracten voor een periode van tien jaar is niet aan de orde. ProRail heeft mijn ministerie op de hoogte gehouden van de vervolgstappen naar aanleiding van het negatieve juridische advies. ProRail heeft aangegeven deze contracten openbaar en in concurrentie aan te gaan besteden. Hiermee wordt eind augustus 2015 gestart.

Vraag 54
Waarom heeft er naar aanleiding van dit negatieve advies geen follow-up plaatsgevonden om te controleren of ProRail dit advies opvolgde?

Antwoord
Zie het antwoord op vraag 53.

Vraag 55
Bent u voornemens iets te wijzigen in de manier waarop u binnen uw ministerie met dit soort stukken omgaat, waardoor soortgelijke overtredingen zoals nu door ProRail begaan, in de toekomst wel opgemerkt en geëscaleerd worden?

Antwoord
Ja. Zoals in de LTSA deel 2 is aangegeven zal IenM als concessieverlener en aandeelhouder scherper sturen op voortdurende verbetering, zonder zelf het stuur over te nemen. Daarnaast heb ik met ProRail over de omgang met dit soort stukken gesproken. ProRail heeft toegezegd te zorgen voor betere informatievoorziening. Bij dit alles zijn transparantie en een adequate informatievoorziening essentieel. Hierin zijn sinds de LTSA met ProRail al diverse stappen gezet.

Vraag 56
Kunt u een tijdlijn geven van de in uw ogen relevante data in dit proces? Kunt u daarbij aangeven wanneer u wat wist en hoe u gehandeld heeft?

Antwoord
In mijn brief van 25 juni 2015 (Kamerstuk 29 984, nr. 607) zijn de relevante data al genoemd. Zie ook het antwoord op vraag 8.

Vraag 57
Welke acties heeft u tussen februari 2014 en juni 2015 ondernomen om informatie te verkrijgen over de looptijd – en het al dan niet compliant zijn – van de pilotcontracten? Waarom heeft u de Kamer niet eerder geïnformeerd? Kunt u daarbij ingaan op de volgende data (allen uit de brieven of bijlagen): februari 2014, maart 2014, mei 2014, 30 juli 2014, november 2014, 13 maart 2015 (persbericht ProRail) en 11 juni 2015?

Antwoord
Voordat het ministerie op de hoogte was van het bestaan van het onderzoek van PwC naar de *pilot*contracten, was het ministerie niet bekend met de problematiek omtrent de looptijd daarvan. Nadat het Ministerie van het onderzoek op de hoogte is gesteld, moest voltooiing hiervan worden afgewacht en moesten de feiten helder zijn, alvorens actie ondernomen kon worden. In mijn brief van 25 juni 2015 bent u geïnformeerd over het bovenstaande alsmede over mijn inzet.

Vraag 58
Had uit de informatie van 13 november 2014 niet afgeleid moeten worden dat er reeds sprake was van een looptijd van het pilotcontract van tien jaar, zeker aangezien ProRail op 11 juni 2015 schrijft dat de problematiek met u is gedeeld en uitdrukkelijk is gevraagd om de daarbij aan de orde zijnde afweging juridisch te toetsen?

Antwoord
De brief van ProRail van 13 november 2014 betreft de omzetting van zeven *PGO 2.0* contracten (die eerder al waren aanbesteed) naar *PGO 3.0* contracten. Het verzoek ging niet over de *pilot*contracten. De vraag werd gesteld of de omzetting van deze zeven *PGO 2.0* contracten onderhands mag met een looptijd van tien jaar. Op die vraag is vervolgens ingegaan in de brief van 10 december 2014 van mijn ministerie. De reactie hierop was dat dit niet kan. De opmerking van de Raad van Commissarissen in de brief gedateerd 11 juni 2015 slaat op dit vraagstuk dat juridisch getoetst is door mijn ministerie. Dit zijn dus andere contracten dan de vier *pilot*contracten. ProRail heeft de langere looptijd van de *pilot*contracten opgenomen in (een bijlage bij) de brief van 13 november 2014.

Vraag 59
Kunt u specificeren welke periode wordt bedoeld met «in deze periode», in de vierde alinea op de eerste pagina? Was dit voordat de directie van ProRail haar brief van 13 november 2014 aan u verstuurde?

Antwoord
Bij de beantwoording van deze vraag moet ik afgaan op hetgeen de Raad van Commissarissen mij heeft geschreven. Ik leid hier uit af dat de periode betrekking heeft op dezelfde periode waarin de directie mij de brief van 13 november 2014 heeft verstuurd. Uit de brief van de Raad van Commissarissen is af te leiden dat zij op 21 november 2014 over deze kwestie heeft gesproken en vervolgens het onderzoek door PwC heeft gelast.

Vraag 60
Wanneer was bij u bekend dat de Raad van Commissarissen van ProRail PwC opdracht had gegeven tot een onderzoek naar de aanbesteding van spooronderhoudscontracten bij vier pilotprojecten? Op welke wijze is deze informatie aan u verstrekt?

Antwoord
Mijn ministerie is eind november 2014 telefonisch door de president-commissaris van de Raad van Commissarissen van ProRail geïnformeerd over het onderzoek naar de aanbesteding van enkele niet nader gespecificeerde contracten. In maart 2015 heeft de president-commissaris in een e-mail aan mijn ministerie meegedeeld dat het onderzoek specifiek de *pilot*contracten betrof, dat deze een langere looptijd hadden en dat er vrijwaringen zijn gevraagd. Het onderzoek van PwC liep toen al. Omdat op dat moment het onderzoek van de Raad van Commissarissen liep en er nog geen volledige feitelijke informatie beschikbaar was over aard, omvang en consequenties, heeft mijn ministerie de uitkomsten van het PwC onderzoek afgewacht.

Vraag 61
Welke informatie is er precies verstrekt over het in te stellen extern onderzoek?

Antwoord
Zie het antwoord op vraag 60.

Vraag 62
Wanneer was bij de Raad van Commissarissen bekend dat de looptijd van de onderhands gegunde pilotprojecten was verlengd naar tien jaar? Wat zijn de «signalen met betrekking tot de compliance aspecten van de genoemde pilots» waarvan in november 2014 melding wordt gemaakt bij de president-commissaris van de Raad van Commissarissen?

Antwoord
De Raad van Commissarissen geeft aan niet eerder dan in november 2014 geïnformeerd te zijn over een looptijd van tien jaar voor de *pilot*contracten. De samenvatting van het PwC-rapport vermeldt dat de compliance-officer van ProRail in een gesprek met de president-commissaris melding heeft gemaakt van een aantal signalen met betrekking tot de compliance van de aanbesteding van de *pilot*contracten. De compliance-officer heeft daarbij een rapport met bevindingen overhandigd. Daarop heeft de Raad van Commissarissen in de vergadering van 21 november besloten om een extern onderzoek in te stellen.

De Raad van Commissarissen geeft in haar brief van 25 juni 2015 aan dat de reactie van mijn Ministerie van 10 december 2014 op de brief van ProRail van 13 november 2014, die ging over het omzetten van zeven *PGO 2.0* contracten naar *PGO 3.0*, helderheid gaf over het feit dat PGO contracten openbaar zouden moeten worden aanbesteed. In de brief van mijn ministerie is aangegeven dat onderhandse gunning met een looptijd van tien jaar aanbestedingsrechtelijk niet is toegestaan. Er is niet specifiek gevraagd naar de *pilot*contracten.

Vraag 63
Is in november 2014 in de aan uw ministerie verstrekte informatie van de Raad van Commissarissen over de compliance-aspecten van de pilotprojecten ook vermeld dat het hier ging om een verlenging van de looptijd naar tien jaar?

Antwoord
Nee. Zie het antwoord op vraag 60.

Vraag 64
Welke informatie werd in contacten met uw ministerie verstrekt naar aanleiding van de signalen met betrekking tot de compliance-aspecten van de genoemde pilots in november 2014, en wanneer?

Antwoord
Zie het antwoord op vraag 60.

Vraag 65
Klopt het dat ProRail er al van op de hoogte was dat het bedrijf in overtreding was voordat het u verzocht om een juridische toets door de landsadvocaat? Waarover ging de toets van de landsadvocaat exact? Ging dit ook om de pilotprojecten?

Antwoord
Ja, het klopt dat ProRail daarvan al op de hoogte was voordat zij mijn ministerie verzocht om een juridische toets. De Landsadvocaat is gevraagd te toetsen op het vraagstuk van het onderhands gunnen voor de duur van tien jaar van de zeven *PGO 2.0* contracten. Deze toets ging niet over de *pilot*contracten.

Vraag 66
Hoe luidde de vraag aan de landsadvocaat? Is het mogelijk hier een afschrift van te krijgen?

Antwoord
Het ministerie heeft de Landsadvocaat verzocht om een second opinion op haar eigen juridische analyse. Die analyse betreft het voorstel van ProRail om zeven bestaande *PGO 2.0* contracten via onderhandse gunning om te zetten naar *PGO 3.0* contracten met een looptijd van (in beginsel) tien jaar. Geconcludeerd wordt dat dit een schending van de toepasselijke regels oplevert. Onderhandse gunning van deze contracten wordt daarom vanuit juridisch perspectief een niet wenselijk scenario geacht. Geadviseerd is deze koers niet in te slaan.
Het advies kan vertrouwelijk bij uw Kamer ter inzage worden gelegd.

Vraag 67
Welke afwegingen heeft u gemaakt om de Kamer afgelopen december niet te informeren?

Antwoord
Ik veronderstel dat uw vraag betrekking heeft op de second opinion die ik op verzoek van ProRail heb doen uitvoeren. ProRail heeft conform mijn advies besloten om de *PGO 2.0* contracten openbaar en in concurrentie aan te besteden. Dit maakt dat de transitie naar *PGO 3.0* voor wat betreft de *PGO 2.0* contracten conform aanbestedingsrecht en in overeenstemming met het aan uw Kamer gezonden *PGO 3.0* convenant wordt uitgevoerd. Er was dus geen aanleiding om uw Kamer te informeren omdat voor de zeven *PGO 2.0* contracten niet zou worden afgeweken van de reeds gemaakte afspraken.

Vraag 68
Deelt u de mening dat de Kamer in dit soort misstanden eerder gekend moet worden dan nu gebeurd is?

Antwoord
Ik lees uw vraag zo dat met «misstanden» gedoeld wordt op de *pilot*contracten. De Kamer moet haar controlerende functie naar behoren kunnen uitoefenen. Daarvoor is het noodzakelijk dat de Kamer over geverifieerde informatie beschikt. Nadat de inhoud van het onderzoek van PwC naar de gunning van de *pilot*contracten en de gang van zaken ten aanzien van de verlenging daarvan mij bekend waren (met de brief gedateerd 11 juni 2015 door de Raad van Commissarissen) heb ik uw Kamer op 25 juni 2015 geïnformeerd.

Vraag 69
Welke gevolgen verbindt u voor uzelf aan het laat informeren van de Kamer?

Antwoord
De Kamer is niet laat geïnformeerd. Nadat de inhoud van het onderzoek en de gang van zaken ten aanzien van de verlenging van de *pilot*contracten mij bekend waren (met de brief gedateerd 11 juni 2015 door de Raad van Commissarissen) heb ik uw Kamer op 25 juni 2015 geïnformeerd.

Vraag 70
Hebben ambtenaren u ontraden om de Kamer in december 2014 te informeren over de misstanden bij contracten van ProRail?

Antwoord
Nee, dat is niet aan de orde geweest.

Vraag 71
Was bij de Raad van Commissarissen bekend dat er medewerkers waren met bezwaren en dat zij vrijwaring van handelen hadden gekregen?

Antwoord
Nee, ik heb vernomen dat dit niet bekend was bij de Raad van Commissarissen tot het moment dat zij hierover werden geïnformeerd door de compliance officer in het najaar van 2014.

Vraag 72
Wat is de reden dat u het rapport van PwC pas kreeg aangeboden nadat hier door het lid Bashir (SP) in de 93ste vergadering van de Kamer op 9 juni 2015 een over vraag was gesteld (Handelingen II 2014/15, nr. 93, item 26)?

Antwoord
De president-commissaris heeft mij op 12 juni 2015 een samenvatting van het PwC rapport aangeboden en met mijn brief van 25 juni 2015 heb ik uw Kamer geïnformeerd. Er is geen causaal verband tussen de vragen van de heer Bashir en dit moment.

Vraag 73
Welke maatregelen heeft u genomen opdat u in het vervolg tijdig wordt geïnformeerd over dergelijke onderzoeken en u daardoor ook de Tweede Kamer volledig kunt informeren?

Antwoord
De president-directeur van ProRail geeft prioriteit aan het verbeteren van de communicatie. In de beheerconcessie zijn bovendien afspraken met ProRail gemaakt over het tijdig en expliciet informeren van het ministerie.

Vraag 74
Hoe is het mogelijk dat dit rapport ook weer maanden in een bureaula bleef liggen nadat dit in 2012 al eerder fout was gegaan?

Antwoord
Dit is een onjuiste schets van de situatie. Het rapport is door mij direct na ontvangst aan de Kamer gezonden.

Vraag 75
Kunt u garanderen dat een dergelijk rapport in het vervolg niet wederom maanden in een bureaula blijft liggen?

Antwoord
Dit is een onjuiste schets van de situatie. Het rapport is door mij direct na ontvangst aan de Kamer gezonden.

Vraag 76
Welke onderzoeken lopen er momenteel binnen de spoorsector en wanneer worden de uitkomsten hiervan verwacht?

Antwoord
Binnen de spoorsector vinden uiteenlopende soorten onderzoek plaats vanuit de eigen verantwoordelijkheid van de sector. Mijn ministerie wordt niet over al deze onderzoeken geïnformeerd omdat het deels interne of zeer operationele onderzoeken betreft.

Wanneer de onderzoeken aanmerkelijke politieke of bestuurlijke gevolgen kunnen hebben, heeft ProRail de plicht mij hierover te informeren. Indien de resultaten van een onderzoek daar aanleiding toe geven, zal ik de Kamer informeren zodra dat onderzoek gereed is.

Vraag 77
Ziet u een verband tussen de berichten van misstanden en fraude rondom aanbestedingen bij de spoorsector en de cultuur die heerst binnen deze sector?

Antwoord
Het niet compliant zijn van de aanbestedingsprocedure van de vier *pilot*contracten beschouw ik als een op zichzelf staande gebeurtenis en als een eenmalig incident. Zoals de president-commissaris heeft aangegeven in zijn brief van 25 juni 2015: dit is eens en nooit weer.

Vraag 78
Welke aanvullende maatregelen gaan er genomen worden om verboden «Prestatie Gericht Onderhoud» (PGO)-contracten te voorkomen?

Antwoord
Daarvoor is een plan van aanpak opgesteld dat u bij dezen toekomt.

Vraag 79
Zitten er binnen de huidige wijze waarop de PGO-contracten tot stand komen prikkels die fraude in de hand werken?

Antwoord
Nee. De *PGO 3.0* contracten, inclusief de *pilot*contracten, zullen in concurrentie en openbaar worden aanbesteed volgens het geldende aanbestedingsrecht.

Vraag 80
Kan er geconcludeerd worden dat na jaren van problemen rondom de PGO-contracten deze wijze van het regelen van onderhoud aan het spoor gefaald heeft?

Antwoord
Nee, die conclusie trek ik niet. PGO levert een bijdrage aan efficiënter en kwalitatief beter spooronderhoud. Dit komt de veiligheid en betrouwbaarheid van het spoor ten goede. Ik heb altijd aangegeven dat dit een transitieproces is dat niet van de ene op de andere dag gereed is.

Vraag 81
Waarom is de Kamer niet in 2013 geïnformeerd over de handelwijze van ProRail met het verlengen van de contracten, maar pas in 2015?

Antwoord
De Tweede Kamer is op 6 september 2013 (Kamerstuk 29 984, nr. 425) geïnformeerd over het convenant en de startnotitie. In het convenant is vastgelegd dat de *pilot*contracten op 1 januari 2017 compliant zouden zijn. Met het rapport van PwC werd duidelijk dat de situatie van het niet compliant zijn van de *pilot*contracten langer zou duren. Nadat ik op 12 juni 2015 de samenvatting van het rapport van PwC aangeboden heb gekregen, heb ik de Kamer op 25 juni 2015 geïnformeerd.

Vraag 82
Welke wetten zijn er precies overtreden? Kunt u deze artikelen noemen? Welke boetes/sancties staan op deze overtredingen? Worden deze boetes of sancties ook opgelegd?

Antwoord
ProRail is als aanbestedende dienst op grond van de Aanbestedingswet 2012 verplicht contracten met een waarde boven de zogenoemde aanbestedingsdrempel aan te besteden, tenzij daarvoor een uitzondering geldt of een andere rechtvaardiging bestaat. Daarvan was in dit geval geen sprake. Dat komt dan neer op overtreding van in ieder geval artikel 3.32 van de Aanbestedingswet 2012 omdat niet in concurrentie is aanbesteed. Daarnaast is sprake van overtreding van transparantieverplichtingen op grond van die wet.

De sanctie voor een overtreding van aanbestedingsregels is neergelegd in artikel 4.15 van de Aanbestedingswet 2012. Een in strijd met de Aanbestedingswet 2012 gegunde opdracht kan op verzoek van een derde door de rechter vernietigd worden indien het verzoek tot vernietiging binnen 6 maanden na gunning aanhangig is gemaakt bij de rechter. Dergelijke verzoeken zijn niet ingediend.
Uiteraard neemt het regime van de Aanbestedingswet 2012 niet weg dat een partij via de civiele rechter een uitspraak vraagt over de onrechtmatigheid van een contract. Daarbij kan de rechter uitspreken dat een contract moet worden vernietigd, dat een aanbesteding moet worden overgedaan, dat de looptijd van het contract moet worden bekort of dat een schadevergoeding moet worden betaald.

Vraag 83
Welke (aanbestedings)regels zijn er precies overtreden? Kunt u de beleidsstukken noemen? Welke boetes/sancties staan op deze overtredingen? Worden deze boetes of sancties ook opgelegd?

Antwoord
Zie het antwoord op vraag 82.

Vraag 84
Wat gaat u doen om de communicatie tussen uw ministerie en ProRail te verbeteren? Welke stappen gaat ProRail zetten?

Antwoord
Ik heb met ProRail hier afspraken over gemaakt, daarbij zit ook de verzekering van de president-directeur van ProRail dat de communicatie wordt verbeterd (zie het plan van aanpak). In de beheerconcessie zijn bovendien afspraken met ProRail gemaakt over beslissingen met aanmerkelijke bestuurlijke en politiek gevolgen voor de concessieverlener.

Vraag 85
Op welke wijze zijn de contracten die niet aan de regels voldeden, gewijzigd? Is daarvoor een schadevergoeding betaald?

Antwoord
De Raad van Commissarissen van ProRail heeft bij brief, gedateerd 11 juni 2015, ten aanzien van de *pilot*contracten laten weten dat de Raad zich in gesprekken met aannemers zal inzetten om tot een wijziging van deze situatie te komen (gericht op het verkorten van non compliance) en mij op de hoogte zal houden van de voortgang. Alle aannemers hebben aangegeven contracten te willen die compliant zijn met de aanbestedingsregels. Zie ook de antwoorden op de vragen 14 en 47.

Vraag 86
Zijn de «oude» contracten met een looptijd van tien jaar nu nog rechtsgeldig?

Antwoord
Ja. De verwijzing naar «oude» contracten interpreteer ik als de bestaande, geldende vier *pilot*contracten. Deze contracten zijn rechtsgeldig. Zie ook het antwoord op vraag 14.

Vraag 87
Heeft ProRail u op de juiste wijze geïnformeerd? Waarom heeft ProRail dergelijke cruciale informatie in een bijlage verstopt?

Antwoord
Nee. De informatievoorziening ten aanzien van de besluitvorming en de interne discussie bij ProRail hierover had beter gemoeten. ProRail heeft op verschillende momenten informatie gedeeld waaruit de looptijd van de *pilot*contracten afgeleid had kunnen worden maar had over dit feit en de gevolgen hiervan met mijn ministerie het gesprek aan moeten gaan. Ik eis van ProRail dat zij in overleg treedt wanneer zij wil afwijken van gemaakte afspraken.

Vraag 88
Welke gevolgen heeft dit op uw ministerie? Heeft dit personele consequenties? Zo nee, waarom niet?

Antwoord
Dit heeft geen personele consequenties op mijn ministerie. Zie verder vraag 55.

Vraag 89
Vindt u dat u eerder door de Raad van Commissarissen geïnformeerd had moeten worden over de mogelijke non-compliance?

Antwoord
Nee. Ten aanzien van de verlenging van de looptijd van de *pilot*contracten kon de Raad van Commissarissen mij niet eerder informeren, aangezien ze hiervan zelf niet eerder op de hoogte was. Daarnaast heeft de Raad van Commissarissen adequaat en in lijn met haar verantwoordelijkheden gehandeld door een extern onderzoek in te stellen, mijn Ministerie van het bestaan van dit onderzoek op de hoogte te brengen en door mij de resultaten toe te sturen zodra dit onderzoek gereed was.

Vraag 90
Hoe is omgegaan met de diverse medewerkers bij wie vanaf het begin (toenemende) weerstand bestond tegen de ingeslagen weg van *PGO 3.0?*

Antwoord
Het is goed dat medewerkers, de compliance officer en de Raad van Commissarissen hun verantwoordelijkheden hebben genomen. Het feit blijft dat vrijwaringen zijn afgegeven en dat vind ik onacceptabel. Met het

plan van aanpak zet de directie van ProRail de goede stappen. ProRail dient een cultuur te hebben waarin openheid richting het ministerie bestaat over dergelijke interne bezwaren.

Vraag 91
Wat is er binnen ProRail gebeurd met de bezwaren van diverse medewerkers dat het convenant 2013 en de startnotitie niet compliant waren met aanbestedings- en mededingingswetgeving?

Antwoord
Zie het antwoord op vraag 90.

Vraag 92
Wat wordt, gezien het feit dat de beperkte kennis van ProRail nog aan de orde is, gedaan met de suggestie van PwC dat «ProRail een opdracht in de markt had kunnen zetten tot inventarisatie van de staat van onderhoud»?

Antwoord
Deze aanbeveling van PwC is inmiddels uitgevoerd, doordat de ILT vorig jaar reeds onderzoek heeft gedaan naar de staat van de infrastructuur. Dit onderzoek heb ik aan uw Kamer gezonden (Kamerstuk 29 984, nr. 486). De ILT voert dit onderzoek eens in de vijf jaar uit.

Een doel van PGO is om gezamenlijk met de vier in Nederland toegelaten spooronderhoudsaannemers kennis van het spoor beter onderling beschikbaar te maken in een gezamenlijke database. Dit is een uitwerking van een aanbeveling van de ILT. Uw Kamer wordt in september geïnformeerd over de voortgangsrapportage van de ILT over PGO, waaronder deze database.

Vraag 93
Hoe kan het dat in de voortgangsrapportage van 30 juli 2014 door u niet is opgemerkt dat de looptijd van de onderhands gegunde pilotprojecten tien jaar is?

Antwoord
Deze informatie is opgenomen in de bijlage van de voortgangsrapportage. Hiermee had alerter kunnen worden omgegaan. Dat ontslaat ProRail echter niet van de verantwoordelijkheid om mij actief te wijzen op een dergelijke belangrijke wijziging van gemaakte afspraken. Zie ook de antwoorden op vraag 51 en 52.

Vraag 94
Hoe verhoudt het verzoek om een juridische toets ten aanzien van het onderhands aanbesteden van *PGO 2.0* naar *PGO 3.0* zich tot de onderzoeksopdracht aan PwC met betrekking tot de vier pilotcontracten?

Antwoord
De directie van ProRail heeft verzocht om een juridische toets ten aanzien van het onderhands gunnen van de omzetting van zeven *PGO 2.0* contracten naar *PGO 3.0* contracten. Deze toets had geen betrekking op de looptijd van de vier *pilot*contracten. De onderzoeksopdracht aan PwC met betrekking tot de vier *pilot*contracten is door de Raad van Commissarissen van ProRail verleend naar aanleiding van een signaal van de compliance officer van ProRail.

Vraag 95
Kunt u geanonimiseerd aangeven waar in de organisatie zich de betrokkenen bevinden die van mening zijn dat tienjarige contracten een groter deel van de onderhoudscyclus van het spoor beslaan en daarom de

onderhoudsaannemers meer ruimte geven om te investeren en te innoveren?

Antwoord
Het in het openbaar delen van een vertrouwelijk en geanonimiseerd rapport vind ik niet correct noch in het belang van betrokkenen. Ik heb uw Kamer aangeboden om het gehele rapport van PwC vertrouwelijk ter inzage te geven.

Vraag 96
Kunt u geanonimiseerd aangeven waar in de organisatie de betrokkenen zich bevinden die een looptijd voor de pilots van tien jaar te lang vinden?

Antwoord
Zie het antwoord op vraag 95.

Vraag 97
Waarom heeft de directie ondanks deze meningsverschillen besloten tot een onderhandse gunning voor tien jaar en de mening van de eerstgenoemde betrokkenen zwaarder laten wegen?

Antwoord
Uit het rapport van PwC is op te maken dat de directie van ProRail operationele overwegingen heeft laten prevaleren en heeft besloten dat de looptijd van de *pilot*contracten tien jaar is.

Vraag 98
In hoeverre geldt het argument op basis waarvan besloten is om, ondanks meningsverschillen, toch tot een onderhandse gunning over te gaan en daarmee de mening van de eerst genoemde betrokkenen zwaarder te laten wegen nog steeds en hoe wordt hier nu mee omgegaan?

Antwoord
Dat is thans geen issue meer. ProRail zal alle contracten openbaar en in concurrentie aanbesteden. Over de *pilot*contracten voert ProRail overleg met de aannemers. Deze hebben aangegeven contracten te willen die compliant zijn met de aanbestedingsregels.

Vraag 99
Wat is de exacte reden dat het aantal aannemers dat de onderhandse aanbesteding op de onderhoudscontracten heeft gewonnen van drie naar vier is gegaan? Is de laatst aangesloten aannemer ook de aannemer die voorstelt de aanbesteding van onderhoudscontracten opnieuw te doen?

Antwoord
Op het moment van het afsluiten van het convenant waren er al vier aannemers. Ik kan geen uitlatingen doen over individuele aannemers. Inmiddels hebben alle aannemers aangegeven bereid te zijn om mee te werken aan het ontbinden van de *pilot*contracten zodat deze openbaar en in concurrentie kunnen worden aanbesteed.

Vraag 100
Hoe heeft het kunnen gebeuren dat op basis van een gevoel ProRail van haar gebruikelijke ramingssystematiek is afgeweken en anderen dan de kostendeskundigen heeft gevraagd een inschatting te maken van een reële prijs voor de pilotcontracten?

Antwoord
De samenvatting van het rapport van PwC geeft aan dat ProRail koste wat het kost wilde voorkomen dat een aannemer door een te lage calculatie in

een continuïteitsprobleem terecht zou komen en er nog minder aanbieders dan het toch al beperkte aantal van vier in Nederland toegelaten aannemers zou overblijven. Binnen onder meer de directie van Prorail bestond het gevoel dat de gebruikelijke kostensystematiek niet leidde tot een reëel prijs voor de werkzaamheden. De samenvatting geeft ook aan dat de alternatieve berekening meer gebaseerd leek op een gevoel van betrokken dan op onderbouwde feiten.

Vraag 101
Wie is binnen ProRail eindverantwoordelijk voor de keuze om op basis van een gevoel van de gebruikelijke ramingsystematiek af te wijken en anderen dan de kostendeskundigen te vragen een inschatting te maken van een reële prijs voor de pilotcontracten?

Antwoord
De directie van ProRail is verantwoordelijk voor uitvoering van het *PGO 3.0* programma. De Raad van Commissarissen is verantwoordelijk voor het uitvoeren van toezicht op het uitgevoerde beleid.

Vraag 102
Welke gevolgen heeft het besluit gehad om op basis van een gevoel van de gebruikelijke ramingssystematiek van ProRail af te wijken en anderen dan de kostendeskundigen te vragen een inschatting te maken van een reële prijs voor de pilotcontracten?

Antwoord
De *pilot*contracten kosten minder dan de daaraan voorafgaande contracten (dus vóór de PGO systematiek). Doordat de directie van ProRail heeft besloten om af te wijken van de ramingssystematiek voor contracten zijn de maximumjaarbedragen voor de *pilot*contracten bijgesteld van 24 naar 34 miljoen euro.

Vraag 103
Welke maatregelen worden er genomen om dit in het vervolg te voorkomen, bijvoorbeeld de maatregel van het wijzigen van de lijnverantwoordelijkheid?

Antwoord
Hierbij verwijs ik u naar het bijgesloten plan van aanpak waaruit blijkt dat ProRail de nodige stappen zet en nu inzet op het verbeteren van de interne processen maar ook een betere informatievoorziening. Daarnaast is in de LTSA deel 2 aangegeven dat ik ProRail sterker wil aansturen op haar publieke taken. Dat betekent ook dat mijn ministerie hier meer inzet op pleegt. Dat doe ik via de nieuwe beheerconcessie, waarmee ik meer instrumenten heb om strakker te sturen, maar ook door het versterken van het aandeelhouderschap. Beide worden nu opgepakt. Daarbij zijn transparantie en een adequate informatievoorziening essentieel.

Vraag 104
Waarom is overgegaan tot het verstrekken van vrijwaringen aan diverse medewerkers bij wie vanaf het begin (toenemende) weerstand bestond tegen de ingeslagen weg van *PGO 3.0*?

Antwoord
ProRail heeft aangegeven dat vrijwaringen zijn afgegeven aan medewerkers om duidelijk te maken dat de directie verantwoordelijk is voor de gemaakte keuzes en niet de medewerkers.

Vraag 105
Wat zijn de juridische houdbaarheid en consequenties van deze vrijwaringen?

Antwoord
Ik ken de inhoud van de vrijwaringen niet. Uit de samenvatting van het PwC rapport leid ik af dat de vrijwaringen het oogmerk hadden intern te werken als aanvulling op een arbeidsovereenkomst. In de relatie werknemer en werkgever is een vrijwaring juridisch bindend, zoals een overeenkomst dat is.

Vraag 106
Wat waren exact de bezwaren van de medewerkers die vrijwaringen hebben gekregen? Ging dit ook over de looptijd van de pilotprojecten?

Antwoord
ProRail heeft aangegeven dat de vrijwaringen zijn afgegeven aan medewerkers die bezwaren hadden tegen in eerste instantie de onderhandse gunning en in tweede instantie de looptijd van de *pilot*contracten.

Vraag 107
Is het verlenen van vrijwaringen aan medewerkers met bezwaren een gebruikelijk instrument bij ProRail? En bij uw ministerie of zelfstandige bestuursorganen vallend onder uw ministerie?

Antwoord
ProRail heeft aangegeven dat het niet gebruikelijk is dat vrijwaringen worden afgegeven. Het is ook niet gebruikelijk bij mijn ministerie of zelfstandige bestuursorganen vallend onder mijn ministerie. Het afgeven van vrijwaringen vind ik onwenselijk.

Vraag 108
Wat vindt u van het instrument van vrijwaring aan medewerkers?

Antwoord
Dat kan niet. Dit is niet de manier om met bezwaren van medewerkers om te gaan.

Vraag 109
Zijn enkel vrijwaringen verstrekt aan medewerkers die daadwerkelijk vonden dat de looptijd van tien jaar niet in overeenstemming met wet- en regelgeving was, of zijn deze ook verstrekt om individuen uit te sluiten van de gevolgen van besluiten die zijzelf bewust namen?

Antwoord
Uitsluitend dat eerste. Uit de samenvatting van het PwC rapport blijkt dat vrijwaringen zijn verstrekt aan medewerkers omdat hier voor of door hen om is gevraagd.

Vraag 110
Wie heeft precies besloten tot het verstrekken van vrijwaringen?

Antwoord
Dit is besloten door de toenmalige directie van ProRail.

Vraag 111
Wie was er binnen ProRail verder op de hoogte van de verstrekking van vrijwaringen?

Antwoord
Binnen ProRail is dit niet breder gecommuniceerd dan met directie en direct betrokkenen.

Vraag 112
Heeft de verstrekking van vrijwaringen personele consequenties?

Antwoord
Nee, zie het antwoord op vraag 1.

Vraag 113
Wanneer en hoe heeft ProRail u van de verstrekking van vrijwaringen op de hoogte gesteld?

Antwoord
Op 3 maart 2015 is in een e-mail van de president-commissaris aan mijn ministerie melding gemaakt van het feit dat vrijwaringverklaringen bij ProRail waren gevraagd, in relatie tot de *pilot*contracten. Aangegeven werd dat dit mede aanleiding gaf voor de Raad van Commissarissen om over te gaan tot een extern onderzoek naar de aanbestedingen PGO.

Vraag 114
Is het afgeven van vrijwaringen met u besproken?

Antwoord
Nee. Zie het antwoord op vraag 113.

Vraag 115
Wat vindt u van de gang van zaken omtrent de verstrekking van vrijwaringen?

Antwoord
Zie het antwoord op vraag 108.

Vraag 116
Is het verstrekken van vrijwaringen aan medewerkers met bezwaren tegen de gang van zaken vaker voorgekomen? Zo ja, wanneer is dit nog meer voorgekomen en hoe is hier destijds mee omgegaan?

Antwoord
Nee, dit betrof volgens ProRail een uitzonderlijke situatie. Dit mag ook niet (meer) voorkomen.

Vraag 117
Waarom kon ProRail feitelijk niets doen met de informatie over de staat van het onderhoud waarover de spooraannemers ook beschikten?

Antwoord
In de samenvatting van het rapport concludeert PwC dat ProRail niet over dezelfde mate van detailinformatie over de onderhoudsgebieden beschikte als de zittende aannemer. Daardoor zou ProRail onvoldoende zorg kunnen dragen voor een gelijk speelveld bij aanbesteding. Een doel van het *PGO 3.0* convenant is om informatie over de staat van het onderhoud per gebied meer eenduidig en toegankelijk te maken zodat een gelijk speelveld bij aanbestedingen geborgd is.

Vraag 118
Is inmiddels geborgd of wordt geborgd dat alle informatie betreffende de staat van het onderhoud en veiligheid van het spoor in een grote database komt? Hoe staat het hier nu mee?

Antwoord
Ja, dit is geborgd. Zie de antwoorden op de vragen 30, 33, 34 en 92.

Vraag 119
Wat houden de transitiekamers in, in relatie tot het borgen dat informatie over de staat van het onderhoud en veiligheid in een grote database terechtkomt? Kunt u hierover een toelichting geven?

Antwoord
Transitiekamers zijn werkgroepen waarin ProRail en aannemers gezamenlijk onderdelen van het *PGO 3.0* convenant verder uitwerkten om de transitie naar *PGO 3.0* voor te bereiden. Eén van de vier transitiekamers hield zich specifiek bezig met het eenduidig en toegankelijk beschikbaar maken van informatie over de staat van het onderhoud in de onderhoudsgebieden. De werkwijze met de transitiekamers is inmiddels afgerond.

Het werken aan de spoordatabase (www.spoordata.nl) wordt in een apart project voortgezet. Dat moet er toe leiden dat spoorinformatie breed toegankelijk is voor alle spelers in de spoorbranche.

Vraag 120
Kunt u een toelichting geven op de bewering «Feit hierbij is wel dat in de pilotfase op het laatste moment een wijziging heeft plaats gehad in de ontbindingsclausule welke ging van kwaliteit naar kalender»? Kunt u aangeven hoe dit uitpakt, ook voor wat betreft de compliance?

Antwoord
Hiermee wordt gedoeld op een ontwikkeling in de discussie, die ProRail en aannemers tijdens de pilotfase met elkaar voerden, over de contracteringsvorm voor *PGO 3.0*. Uiteindelijk is gekozen voor een manier van aanbesteding waarbij openbaar en in concurrentie wordt aanbesteed en waarbij contracten een looptijd hebben van tien jaar. Daarmee handelt ProRail volgens de aanbestedingsregels en zullen contracten in overeenstemming daarmee zijn verleend.

Vraag 121
Hoe heeft de tegenstrijdigheid zich voor kunnen doen dat er enerzijds wel vrijwaringen werden afgegeven, maar dat er tegelijkertijd geen alarmbellen afgingen over non-compliance?

Antwoord
De situatie van niet compliant zijn werd binnen ProRail wel degelijk erkend omdat ProRail vanuit het verleden uit een situatie van onderhandse gunning van OPC-contracten komt. Alles was er juist op gericht om te komen tot een situatie waarin ProRail compliant is aan de aanbestedingsregels en dus de onderhoudscontracten openbaar en in concurrentie zal aanbesteden. ProRail heeft mijn ministerie echter niet gewezen op de veel langere situatie van het niet compliant zijn van de *pilot*contracten dan oorspronkelijk was beoogd en de consequenties daarvan.

Vraag 122
Kunt u een toelichting geven op de conclusie van PwC dat de aannemers het voor het zeggen hebben en niet ProRail?

Antwoord
PwC trekt deze conclusie op basis van interne gesprekken bij ProRail en interne documenten. Ik deel deze conclusie niet. ProRail is goed in staat om als opdrachtgever voor het spooronderhoud op te treden richting de spooraannemers en hen op hun resultaten aan te spreken en af te

rekenen. Een voorbeeld hiervan is de manier waarop ProRail nu in gesprek is met aannemers over het compliant maken van de *pilot*contracten.

Vraag 123
Klopt de conclusie van PwC dat de aannemers het voor het zeggen hebben en niet ProRail? Op basis waarvan trekt PwC deze conclusie?

Antwoord
Zie het antwoord op vraag 122.

Vraag 124
Waarom is ProRail niet «in control» en hoe zou ProRail weer «in control» moeten komen? Wat wordt hiervoor op de korte en de lange termijn ondernomen?

Antwoord
Ik ben niet van mening dat ProRail niet in control is en dit heb ik toegelicht in mijn brief van 25 juni 2015. Zie ook het antwoord op vraag 122. Daarnaast is een plan van aanpak opgesteld (zie bijlage).

Vraag 125
Kunt u een toelichting geven op de PwC-conclusie dat het ministerie het voor het zeggen zou hebben en niet ProRail?

Antwoord
PwC concludeert dit in haar samenvatting op basis van het contact tussen mijn ministerie en de aannemers. Maar zoals in de brief van 25 juni 2015 door mij is aangegeven, is het niet ongebruikelijk om bedrijven die actief zijn binnen sectoren van mijn ministerie, op hun verzoek, te horen. Daarbij hanteer ik het principe: «aanhoren kan, doorverwijzen moet». In die gesprekken is steeds consequent doorverwezen naar ProRail en/of de betreffende stuurgroep. Voor het te voeren overleg met ProRail en de aannemers is een stuurgroep in het leven geroepen onder leiding van een onafhankelijk voorzitter.

Vraag 126
Functioneert u als een soort «Hof van appel» bij onenigheid tussen ProRail en de aannemers?

Antwoord
Nee, zie het antwoord op vraag 125.

Vraag 127
Hoeveel ambtenaren zijn betrokken geweest bij gesprekken met (onder-) aannemers over het handelen van ProRail?

Antwoord
De gesprekken vonden plaats op alle ambtelijke niveaus met een beperkt aantal ambtenaren.

Vraag 128
Op welke ambtelijke niveaus zijn gesprekken geweest met (onder-) aannemers over het handelen van ProRail?

Antwoord
De gesprekken vonden plaats van beleidsmedewerkers tot en met de secretaris-generaal.

Vraag 129
Hoe vaak zijn (onder-)aannemers individueel of gezamenlijk met u in gesprek geweest over het handelen van ProRail?

Antwoord
Zoals ik in mijn brief van 25 juni 2015 heb aangegeven zijn er enkele gesprekken gevoerd met aannemers.

Vraag 130
Op welke momenten bent u geïnformeerd over de gesprekken met (onder-) aannemers over het handelen van ProRail?

Antwoord
In het interne overleg op mijn ministerie ben ik regelmatig geïnformeerd over de voortgang PGO. De focus lag daarbij op het borgen van de veilige berijdbaarheid van het spoor via nieuwe contracten. Daarbij zijn ook de gesprekken met aannemers aan de orde gekomen.

Vraag 131
Welk informatie heeft u over het handelen van ProRail verzameld via de gesprekken met (onder-)aannemers over het handelen van ProRail?

Antwoord
Aannemers hebben mij gezegd dat de relatie met ProRail niet altijd optimaal was. Daarbij heb ik altijd gezegd dat ProRail als uitvoeringsorganisatie de volledige verantwoordelijkheid draagt voor het PGO-traject en de aanpak en besluiten die hierin worden genomen. Partijen moeten daar met elkaar over in gesprek gaan. Zoals eerder aangegeven zijn aannemers altijd doorverwezen naar ProRail en/of de betreffende stuurgroep.

Vraag 132
Hoe beoordeelt u het oordeel van PwC dat door de gesprekken van vertegenwoordigers van uw ministerie met (onder-)aannemers over het handelen van ProRail, ProRail zelf niet in control kon zijn? Hoe heeft ProRail hierop gereageerd?

Antwoord
Zie het antwoord op vraag 125.

Vraag 133
In hoeverre acht u zich verantwoordelijk voor deze inmenging in aanbestedingstrajecten van ProRail?

Antwoord
Zie de antwoorden op de vragen 125 en 131.

Vraag 134
Als het klopt dat ProRail door uw handelen (of handelingen namens u) niet «in control» kon zijn, op welke momenten heeft dat dan een effect gehad op het onafhankelijk handelen van ProRail richting de gebruikers van het spoor?

Antwoord
Zie het antwoord op vraag 125.

Vraag 135
Op welke momenten hebben ambtenaren gesprekken gehad met ProRail over de informatie die zij vergaard hadden via de gesprekken met (onder-)aannemers over het handelen van ProRail?

Antwoord
Mijn ministerie was met ProRail in gesprek over de voortgang van het PGO verbeterprogramma. Daarbij is ook gesproken over de zorgen die aannemers hadden bij het transitieproces die zij bij gesprekken met mijn ministerie hebben overgebracht. Deze zorgen waren reeds bij ProRail bekend.

Vraag 136
Hoe beoordeelt u de onafhankelijke status van ProRail nu binnen uw ministerie, naast de bestaande financiële band, ook kennis is van klachten van (onder-) aannemers van ProRail?

Antwoord
Bij gesprekken met aannemers hanteer ik het principe: «aanhoren kan, doorverwijzen moet». Dat is ook telkens zo uitgedragen en past ook bij de verhoudingen met ProRail als zelfstandige organisatie.

Vraag 137
Hoe gaat u om met de situatie dat door de kennis binnen uw ministerie, vergaard uit de gesprekken met (onder-)aannemers over het handelen van ProRail, ProRail onder druk gezet kan worden?

Antwoord
Zie het antwoord op vraag 131.

Vraag 138
In hoeverre acht u zich verantwoordelijk voor deze, door handelen van of namens u, ontstane situatie?

Antwoord
Hiervoor acht ik mij niet verantwoordelijk. Aannemers zijn aangehoord en vervolgens doorverwezen naar ProRail. Dat zijn de partijen die met elkaar in gesprek dienen te zijn.

Vraag 139
Is deze materie vermeld in het overdrachtsdossier van de nieuwe president-directeur van ProRail?

Antwoord
ProRail heeft mijn ministerie laten weten dat deze materie inderdaad in het overdrachtsdossier is vermeld.

Vraag 140
Wie maakt bij ProRail in deze materie feitelijk de dienst uit: de organisatie zelf, de leiding of de aannemers?

Antwoord
ProRail draagt als uitvoeringsorganisatie de volledige verantwoordelijkheid voor het PGO-traject en de aanpak en besluiten die hierin worden genomen. ProRail moet daarbij handelen binnen de kaders van wet- en regelgeving. Samenwerking met de aannemers is bij een dergelijke transitie noodzakelijk. De directie stuurt daar ook op.

Vraag 141
Heeft het collectief van onderhoudsaannemers niet te zeer een comfortabele positie, als ze te bepalend zijn?

Antwoord
Er is een goede balans tussen ProRail als opdrachtgever en aannemers binnen het kleinschalig onderhoud van het spoor. *PGO 3.0* draagt daar

verder aan bij. Aannemers hebben uitgebreide kennis over het spoor dat zij onderhouden. Die kennis is van oudsher op verschillende manieren opgeslagen. In *PGO 3.0* wordt gewerkt aan het delen van deze kennis via één geavanceerde en digitale spoordatabase. Hierdoor wordt deze kennis breder en eenvoudiger beschikbaar. Binnen PGO worden aannemers gestimuleerd om te innoveren en om een goede prijs/kwaliteitverhouding te leveren.

Vraag 142
Waarom heeft ProRail de aanbiedingen van een aantal onderhoudsaannemers niet geaccepteerd?

Antwoord
ProRail heeft de aanbiedingen van een aantal onderhoudsaannemers aangemerkt als niet marktconform en handelde hierbij vanuit de zorg voor de kwaliteit van het onderhoud en de veilige berijdbaarheid van het spoor. Zie verder het antwoord op vraag 100.

Vraag 143
In hoeverre waren aanbiedingen van een aantal onderhoudsaannemers niet marktconform?

Antwoord
Zie het antwoord op vraag 100.

Vraag 144
Wie houdt toezicht op de mate van marktconformiteit van aanbiedingen van onderhoudsaannemers?

Antwoord
ProRail dient hier te allen tijde attent op te zijn. De rechter kan gevraagd worden te toetsen of een aanbesteding correct is verlopen. De ACM houdt toezicht op eventuele mededingingsrechtelijke aspecten.

Vraag 145
Wat vindt u van de passage waarin PwC stelt het onnavolgbaar te vinden «dat feitelijk over night de looptijd van de eerste vier onderhands aanbestede *PGO 3.0*-contracten verlengd werd»?

Antwoord
Zoals ik in mijn brief van 25 juni 2015 heb aangegeven, vind ik dat dit niet door de beugel kan.

Vraag 146
Hoe staat deze constatering in verhouding tot het in de brief van de Raad van Commissarissen van ProRail aan u d.d. 11 juni 2015 geconstateerde gegeven dat operationele overwegingen ten grondslag lagen aan de verlenging naar tien jaar? In hoeverre kunnen zogezegd «over night», operationele overwegingen de doorslag geven?

Antwoord
De Raad van Commissarissen geeft aan dat de overwegingen die doorslaggevend zijn geweest om de looptijd van de *pilot*contracten te verlengen naar tien jaar van operationele aard zijn en gelijk zijn aan de overwegingen die zijn vermeld in de brief van 13 november 2014. Deze brief betrof de voorgenomen onderhandse gunning van de zeven *PGO 2.0* contracten.

Op basis van de samenvatting van het PWC rapport interpreteer ik het «over night» nemen van deze beslissing om *pilot*contracten tien jaar te

laten duren als het nemen van die beslissing zonder dat de aanbestedingsrechtelijke consequenties daarvan zijn meegewogen.

Later blijkt, zoals de Raad van Commissarissen ook zegt in haar brief, dat overwegingen van operationele aard geen rechtvaardiging vormen om van het aanbestedingsrecht af te wijken.

Vraag 147
Bent u het eens met de conclusie dat de directie en de Raad van Commissarissen moeten (her)bevestigen wat hun propositie is op het spoor?

Antwoord
De propositie van ProRail op het spoor is dat wat ProRail voor de klant, dat zijn onder andere de reizigers en de vervoerders, wil realiseren. Deze propositie komt in gezamenlijkheid met vervoerders tot stand. ProRail werkt samen met NS aan het verbeteren van haar propositie in «Beter en Meer», waarmee een betrouwbaarder treinproduct voor de reizigers wordt gerealiseerd. Dat is een heldere propositie die ik onderschrijf.

Vraag 148
Kunt u toelichten wat bedoeld wordt met de laatste zin uit het rapport van PwC: «Tot slot geven wij u in overweging een onderzoek te laten verrichten naar de rationale van inhousing van operationele executieve onderhoudscapaciteit»?

Antwoord
Met deze zin doelt PwC op de mogelijkheid om kleinschalig onderhoud in te besteden bij ProRail. Op verzoek van de Kamer is al eerder gekeken naar de mogelijkheid om een pilot te starten om kleinschalig onderhoud in eigen beheer te nemen. Hierover bent u in 2014 via een brief (Kamerstuk 29 984, nr. 466) van op de hoogte gesteld. Daarbij heb ik aangegeven dat ik deze mogelijkheid niet wenselijk en noodzakelijk acht. Daar sta ik nog steeds achter.